Aleg. LXXVIII.

Sprawozdanie

mniejszości komisyi drogowej o Ustawie drogowej.

Wysoki Sejmie!

Wskutek polecenia Wysokiego Sejmu komisya drogowa przystąpiła do rozbioru i ocenienia ustawy drogowej Wysokiemu Sejmowi przez Wydział krajowy przedłożonej. Przy rozbiorze projektu ustawy Wydziału krajowego, mniejszość komisyi powzięła to przekonanie, że przyjmując projekt ten w zasadzie zostałyby wprowadzone większe jeszcze niesłuszności jak obecne, w wykonaniu pokazałyby się trudności niepodobne do pokonania, nieprodukcyjne zaś wydatki administracyjne zostałyby powiększone.

Ustawa z roku 1866 okazuje bez kwestyi wiele braków i niesłuszności, wywołała też wszechstronne narzekania z powodu, że obciąża nad miarę w niektórych miejscowościach obszary dworskie, w innych zaś gminy.

Mniejszość więc komisyi jest tego zdania, że ustawa z roku 1866 uchyloną być powinna i co rychlej zastąpioną przez inną.

Mniejszość komisyi, przystępując do spełnienia wskazanego jej tem przekonaniem zadania, kierowała się następującemi zasadami:

a) że kraj potrzebuje znacznego rozwinięcia dróg komunikacyjnych, bo to jest głównym środkiem ożywienia sił produkcyjnych i ułatwienia zbycia płodów, a zatem prowadzi bezpośrednio do powiększenia bogactwa krajowego;

b) że rozwinięcie to nastąpić powinno bez nałożenia nowych ciężarów, lecz przez stosowniejsze zużytkowanie funduszów przez Wysoki Sejm na drogi krajowe przeznaczone;

c) że nowa ustawa opierać się winna na słusznym wymiarze ponoszenia ciężarów;

d) że przeciążenia, naturą stosunków miejscowych spowodowane, przez subwencyę z funduszów krajowych zrównoważone być winny.

Nie ulega wątpliwości, że w obec kolei żelaznych, przecinających kraj wzdłuż i w szerz, drogi krajowe utraciły swoją dotychczasową cechę.

Wniosek Wydziału krajowego co do wyekskamerowania około 40 mil dróg krajowych, stwierdza powyższe zapatrywanie.

Dziś główną potrzebą w całym kraju są drogi bite dojazdowe do dworców kolei żelaznych, a łączące z temiż miasta, miasteczka i znaczniejsze punkta handlowe. Są to drogi, które w teraźniejszości mają cechę dróg powiatowych, projekt nawet większości komisyi zalicza je do rzędu dróg powiatowych, a zatem pomnożenie ilości dróg powiatowych i przyprowadzenie do lepszego stanu dróg gminnych powinno być, przy zachowaniu powyżej wymienionych zasad, myślą przewodnią nowej ustawy drogowej.

Według powyższego założenia ustawa, którą mniejszość komisyi ma zaszczyt przedłożyć Wysokiej Izbie, pozostawia zarząd i administracyę dzisiejszych dróg krajowych Wydziałowi krajowemu, lecz usuwa dalsze budowanie tychże, gdyż całą wagę dążeń przenosi ku budowie dróg powiatowych. Przy Wydziale krajowym pozostałby także obowiązek czuwania i słusznego wymiaru pomocy dla powiatów, któreby bez nałożenia na siebie dodatkowych ciężarów nie były w stanie dróg swoich własnemi siłami rozwinąć. Przypuściwszy, że dziś na drogi krajowe opłaca się 15 centów od 1 złr. podatków bezpośrednich, — to w obec nowej projektowanej przez nas ustawy potrzebaby opłacać jak najwyżej 6 centów dodatku na rzecz funduszu krajowego i na potrzeby drogowe Wydziału krajowego.

Oznaczając zatem w ustawie, że każdy winien płacić 10 centów dodatku od jednego złotego reńskiego w. a. podatków bezpośrednich na drogi powiatowe, ogólne podwyższenie ciężarów w stosunku do dziś opłacanych wyniosłoby zaledwie 1 cent od 1 złr. w. a.

Ofiarę taką kraj z chęcią poniesie, gdy korzyści będą namacalne, a mianowicie budując drogi własnemi pieniędzmi we własnym powiecie pod zarządem władz bezpośrednio wybranych.

Do wyjaśnienia korzyści tych posłuży następne zestawienie: Według sprawozdania Wydziału krajowego jest obecnie 173 mil dróg krajowych. Wziąwszy przeciętnie 2400 złr. w. a. rocznie na utrzymanie jednej mili — wraz z zarządem potrzeba 415.200 złr. w.a.
na subwencye 84.800 złr. w.a.
Razem około 500.000 złr. w.a.

Odtrąciwszy od tej sumy dochód z myt w ilości 145.000 złr. w. a. pozostanie do pokrycia 385.000 złr. w. a. — czyli mniej więcej 5 $^1/_2$ cent. od 1 złr. podatku — przyjęliśmy w naszym przykładzie 6 cnt. w. a. a zatem więcej jak potrzeba.

Podług preliminarza na rok 1876 mielibyśmy do płacenia 15 centów w. a. po odtrąceniu dochodu z myta.

Podatki bezpośrednie wynoszą okrągłą liczbę 6,000.000 złr. w. a. — 10 cnt. od 1-go złr. w. a. uczyni zatem 600.000 złr. w. a.

Ta suma rozdzieliłaby się stosownie do podatków opłacanych przez powiaty, po 8 do 10 tysięcy złr. w. a. dla każdego powiatu.

Ogólne zaś powiększenie przez to ciężaru byłoby, jakeśmy to wyżej powiedzieli, o 1 centa od 1 złr. podatku.

Gdy drogi powiatowe nie potrzebują mieć szerokości dzisiejszych dróg krajowych, i w stosunku do nich o $^1/_4$ zwężone być mogą śmiało więc przyjąć można, że przeciętna budowa jednej mili, z wyjątkiem okolic nieposiadających dostatecznej ilości kamienia, kosztować będzie 20.000 najwyżej 25.000 złr. w. a. — a zatem z sumy ogólnej 600.000 złr. rocznie przybyłoby 24 mil nowych w kraju, wówczas, gdy podług podania pana referenta Wydziału krajowego, w ciągu lat 9-ciu przybyło krajowi dróg nowych tylko 23 $^3/_4$.

Zestawienie to, oparte na podaniach samejże dzisiejszej administracyi dróg krajowych, okazuje, że zużytkowując fundusze przez Wysoki Sejm uchwalane w sposób, jak przedstawiona ustawa mniejszości komisyi zaleca, zostaną osiągnięte bez porównania większe korzyści dla kraju, tak pod względem przyjścia do ogólnie większej ilości dróg, jakoteż i co do ich wszechstronnego rozprzestrzenienia po kraju. — Nie należy spuszczać z uwagi, że w ten sposób zbytecznem się stanie wszelkie ekskamerowanie dróg, jakoteż, że jeżeli powiaty przyjdą do wspomnianych funduszów bez nakładania nowych podatków, a budowa przez same powiaty wykonaną będzie, w ówczas niewątpliwie dobrowolne datki bądź w gotówce, bądź w materyałach, fundusz powiatowy znacznie powiększą. Co do dróg gminnych, których utrzymanie z natury rzeczy należy do obszarów dworskich i gmin samych, mniejszość komisyi proponując utworzenie komitetów gminnych dla zarządu i utrzymania dróg tej kategoryi, ma to przekonanie, że drogi gminne doprowadzi do znacznie lepszego stanu; przejdą one bowiem w wyłączne zawiadywanie stron bezpośrednio interesowanych.

Łącząc dziś na polu komunikacyj wspólny interes gminy i obszaru dworskiego, mniejszość komisyi sejmowej ożywioną jest tem przeświadczeniem, że przyczynia się do zrobienia ważnego kroku naprzód ku zespoleniu i innych interesów wspólnych, tych najważniejszych czynników naszej organizacyi społecznej — obszaru dworskiego i gminy, i to na drodze dobrowolnej a nie przymusowej.

Z uwagi, że budowa i utrzymanie dróg krajowych za pomocą dodatków do podatków bezpośrednich, nie natrafiły dotychczas na skargi i zażalenia, gdy przeciwnie projekt ustawy Wydziału krajowego oparty na przestacyi od bydła etc. etc. spowodował już liczne petycye, skargi przeciw jej zaprowadzeniu; z uwagi, że większość prezesów rad powiatowych zebranych na konferencyę w miesiącu lutym r. b. we Lwowie przeciw projektowi takowemu stanowczo się oświadczyła; mniejszość komisyi powzięła to przekonanie, że wypada dla dróg gminnych przyjąć tę samą zasadę, to jest stopę procentową od podatków bezpośrednich, pod względem rozkładu kosztów budowy i utrzymania dróg, aby usunąć ową niesłuszność i nierówność rozdziału ciężarów na początku niniejszego sprawozdania wspomnioną, jakoteż trudności wykonania, jakieby wyniknąć musiały z innego rodzaju rozkładu kosztów, jako to od bydła etc. etc., przyjętego za podstawę nowej ustawy przez większość komisyi drogowej.

W przeświadczeniu, że przytoczone powyżej zasady odpowiadają naglącym potrzebom kraju, stosują się do wymagań sprawiedliwości, zapewniają korzystne użycie sił krajowych i zmierzają ku ogólnemu polepszeniu stosunków wewnętrznych kraju naszego

Mniejszość komisyi uprasza:

Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony sub A/. projekt do ustawy drogowej.

Lwów 7. maja 1875.

Erazm Wolański
sprawozdawca mniejszości komisyi.

Lisiewicz,
Chrapek,
Michalski.

Ustawa

z dnia . . . 1875

dla królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkim księstwem Krakowskim o drogach publicznych nieeraryalnych.

Zgodnie z uchwałą Sejmu krajowego Mojego królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem rozporządzam co następuje:

I. Ogólne postanowienia.

§. 1.

Ustawa niniejsza obejmuje postanowienia o drogach krajowych, powiatowych i gminnych.

Drogami krajowemi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące.

Drogami powiatowemi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące i te, które uchwałą rady powiatowej za powiatowe uznane zostaną.

Wszystkie inne drogi do publicznego użytku przeznaczone, są drogami gminnemi.

Obszar dworski ze związku gminnego wyłączony, stanowi, pod względem dróg gminnych jedną całość z gminą w gminie katastralnej, do której należy.

Mosty, przewozy i budowe sztuczne uważane będą za części tej drogi, na której się znajdują; ze względu jednak na szczególną ważność lub ko-

sztowność budowy, udzielaną będzie subwencya z funduszów krajowych.

§. 2.

Do zakładania drogi powiatowej, tudzież do przeistoczenia drogi gminnej, na powiatową potrzeba uchwały rady powiatowej.

Prócz tego winno zakładanie dróg powiatowych poprzedzać przyzwolenie właściwych władz i Sejmu krajowego.

Do zakładania dróg gminnych potrzeba zgodnego postanowienia Rady gminnej i przełożonego obszaru dworskiego, tudzież przyzwolenia politycznej władzy powiatowej i wydziału powiatowego.

W razie sporu między gminą a obszarem dworskim, lub też między sąsiedniemi gminami a względnie obszarami dworskiemi w sprawie zakładania dróg, orzeka wydział powiatowy.

§. 3.

Własność nieruchoma na rzecz drogi publicznej potrzebna, winna być nabytą w drodze wywłaszczenia podług istniejących ustaw i przepisów.

§. 4.

Zaniechanie drogi krajowej wymaga uchwały sejmowej; drogi powiatowej uchwały rady powiatowej, przyzwolenia c. k. Namiestnictwa i Wydziału krajowego; drogi gminnej postanowienia rady gminnej i przełożonego obszaru dworskiego tudzież przyzwolenia rady powiatowej i politycznej władzy powiatowej.

§. 5.

Niniejsza ustawa nie narusza praw i obowiązków opartych na specyalnych tytułach prawnych.

II. A. Pokrycie kosztów dróg krajowych.

§. 6.

Koszta utrzymania dróg krajowych ponosi fundusz krajowy, do którego też wpływają dochody z myt ustanowionych na tych drogach, kary dyscyplinarne, kary pieniężne nałożone z powodu przekroczeń policyjnych na drogach krajowych, i wynadgrodzenia za szkody zrządzone na tych drogach.

B. Pokrycie kosztów dróg powiatowych i gminnych.

§. 7.

Koszta budowy i utrzymania dróg powiatowych ponosi fundusz powiatowy.

Na utworzenie tego funduszu winien każdy opodatkowany w powiecie opłacać co roku dziesięć kr. w. a. od jednego złr. w. a. bezpośrednich podatków — wyższe dodatki mogą tylko na żądanie rady powiatowej i za uchwałą sejmu krajowego nastąpić.

Koszta budowy i utrzymania dróg gminnych ponosi gmina wspólnie z obszarem dworskim dodatkiem do podatków bezpośrednich — w stosunku do podatków, opłacanych tak w gminie jak i na obszarze dworskim.

Dalej źródłami funduszu dróg powiatowych i gminnych są:

1. datki fabryk i przedsiębiorstw drogi te niezwykłym sposobem zużywających.

2. dochody z myt i przewozu na dotyczących drogach;

3. kary pieniężne i kary dyscyplinarne nałożone z powodu przekroczeń policyjnych na drogach powiatowych i gminnych;

4. własne dochody z zarządu dróg, jakoto: ze sprzedaży własnych materyałów, niepotrzebnych gruntów, budynków, wydzierżawienia trawy i t. p.;

5. odsetki od własnych kapitałów dla budowy dróg powiatowych lub gminnych przeznaczonych;

6. datki dobrowolne lub uiszczane na mocy specyalnych tytułów §. 5.

7. Subwencya z funduszu krajowego §. 12.

§. 8.

Jeżeli droga powiatowa przechodzi przez miejską lub wiejską osadę, i jedynie z powodu szczegółowych potrzeb tej osady wymaga większych kosztów na budowanie ścieków, kanałów, bruków i t. p. całą ztąd wynikającą nadzwyżkę kosztów budowy i utrzymania ponosi osada miejscowa.

§. 9.

Uwolnieni od opłaty do dróg gminnych są:

1. osoby ustawą gminną uwolnione;
2. mieszkańcy miast posiadających odrębne statuta gminne.

C. Datki fabryk, przedsiębiorstw i kolei żelaznych.

§. 10.

Jeżeli użytkowanie kopalń lub kamieniołomów albo inne przedsiębiorstwo wyłącznie fabryczne drogą nieomyconą powiatową albo gminną niezwykłem sposobem zużywa lub psuje — wykonywujący przedsiębiorstwo obowiązany będzie do osobnego datku na rzecz tej drogi.

Wysokość tych datków i sposób ich uiszczania należy oznaczyć ugodą między wydziałem powiatowym i stroną — jeżeli nie przyjdzie ugoda do skutku orzeka wydział krajowy. Wysokość tych datków ma być wedle możności zastosowana do

tej miary, w jakiej zużycie drogi przez przedsiębiorstwo powiększa koszta jej utrzymania.

Niemniej też przyczyniać się będą przedsiębiorstwa kolei żelaznych nieeraryalnych osobnym datkiem do budowy i utrzymania dróg, łączących stacye kolei żelaznych z najbliższemi drogami bitemi tudzież z miastami i miasteczkami.

Wysokość tych datków i sposób ich uiszczania oznacza Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem. Jeżeli to porozumienie nie nastąpi, rozstrzyga ministerstwo spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministerstwem handlu.

§. 11.

Myta.

Myta drogowe, mostowe, przewozowe i kopytkowe, stanowią przedmiot osobnych ustaw i rozporządzeń.

Miejsca dla stacyj mytniczych na drogach powiatowych i gminnych oznacza Wydział powiatowy w porozumieniu z polityczną władzą powiatową.

Spory co do uwolnienia od myta rozstrzygają władze rządowe.

§. 12.

Subwencye.

Do budowy drogi powiatowej lub gminnej ważnej pod względem komunikacyi, a zbyt dla powiatu, gminy lub obszaru dworskiego kosztownej, będzie udzielonem wsparcie z funduszu krajowego.

III. Roboty spowodowane wypadkami elementarnemi.

§. 13.

Jeżeli komunikacya przez wypadki elementarne, jak naprzykład zaspy śniegowe, powodzie i t. p. została zagrożoną, lub całkowicie przer-

waną, natenczas obowiązani są do robót nie cierpiących zwłoki:

a) przy drogach krajowych i powiatowych mieszkańcy pobliskich miejscowości przez radę powiatową oznaczyć się mających, za wynagrodzeniem, dla dróg krajowych przez Wydział krajowy — dla dróg powiatowych przez radę powiatową ustanowionem;

b) przy drogach gminnych, mieszkańcy gminy, za wynagrodzeniem przez radę powiatową ustanowionem.

IV. O zakresie działania reprezentacyj i władz autonomicznych w sprawach drogowych, o ile nie jest oznaczony w paragrafach poprzedzających.

§. 14.

Sejm krajowy.

Sejm krajowy stanowi:

1. o funduszach potrzebnych na utrzymanie i koszta zarządu dróg krajowych;

2. o funduszu na zasiłek dróg gminnych i powiatowych.

§. 15.

Wydział krajowy.

Wydział krajowy:

1. prowadzi cały techniczny i administracyjny zarząd dróg krajowych, a naczelny nadzór nad budową i utrzymaniem dróg powiatowych, tudzież nad ich funduszami i wydaje w granicach niniejszej ustawy i w celu jej przeprowadzenia potrzebne rozporządzenia i instrukcye.

2. wyznacza w granicach uchwały sejmowej wsparcie z funduszu krajowego na budowę dróg powiatowych i gminnych §. 12.

3. mianuje, jeżeli tego uzna potrzebę, delegatów lub komitety dla spraw drogowych, oznaczając ich zakres działania.

4. przedkłada Sejmowi rachunki Wydziałów o drogach powiatowych.

5. rozstrzyga ostatecznie wszystkie spory i rekursa w sprawach drogowych powiatowych i gminnych doń wniesione.

§. 16.

Rada powiatowa.

Rada powiatowa:

1. nadzoruje zarząd funduszu dróg powiatowych;

2. oznacza ceny wynagrodzenia za roboty spowodowane wypadkami elementarnemi (§. 13.);

3. uchwala w razie potrzeby dodatki do podatków bezpośrednich na fundusz dróg powiatowych (§. 7.);

4. mianuje dla każdej drogi inspektora.

§. 17.

Wydział powiatowy.

Wydział powiatowy:

1. prowadzi cały techniczny i administracyjny zarząd dróg powiatowych, utrzymuje ich inwentarz, zdaje z końcem każdego roku sprawę o stanie dróg powiatowych i gminnych, tudzież rachunek z użycia funduszów na budowę i utrzymanie dróg powiatowych Wydziałowi krajowemu i radzie powiatowej;

2. nadzoruje komitety gminne drogowe co do budowania i utrzymania dróg gminnych a mianowicie czuwa nad całością funduszu drogowego gminnego.

3. przedkłada Wydziałowi krajowemu na żądanie daty statystyczne tyczące się dróg powiatowych i gminnych;

4. sprawdza i prostuje corocznie preliminarz dróg gminnych i zatwierdza ich budżety;

5. mianuje do specyalnych spraw drogowych delegatów nawet z poza grona swego, oznaczając ich zakres działania.

§. 18.

Rada gminna.

Rada gminna uchwala zgodnie z obszarem dworskim budżet dla dróg gminnych.

§. 19.

Komitet drogi gminnej.

Komitet drogi gminnej składa się z trzech członków, a mianowicie: z przełożonego obszaru dworskiego lub jego zastępcy, z przełożonego gminy miejscowej lub jego zastępcy i z jednego członka gminy wybranego na lat trzy, przez radę gminną w porozumieniu z przełożonym obszaru dworskiego.

W razie gdyby powyższe porozumienie nie przyszło do skutku, natenczas wydział powiatowy zamianuje z grona członków rady gminnej trzeciego członka do komitetu i jego zastępcę.

Komitet drogi gminnej:

1. prowadzi cały techniczny i administracyjny zarząd dróg gminnych;

2. uchwala roczny preliminarz kosztów budowy i utrzymania dróg gminnych.

3. układa podział należytości od podatków tak na obszar dworski jak i na gminę.

4. składa radzie gminnej i obszarowi dworskiemu roczne rachunki;

5. składa wydziałowi powiatowemu rachunki z udzielonego funduszu wsparcia (§. 15.);

6. czuwa nad należytem stanem dróg gminnych;

7. przedkłada na żądanie wydziału powiatowego wszelkie wyjaśnienia i daty.

§. 20.

Przełożony gminy i obszaru dworskiego.

Przełożony gminy ściąga należytości na fundusz dróg gminnych od pojedynczych członków w obrębie gminy a przełożony obszaru dworskiego z tegoż obszaru.

V. Środki zaradcze.

§. 21.

Jeżeliby rada powiatowa lub wydział powiatowy zaniedbywały w czemkolwiekbądź swoje obo-

wiązki, natenczas Wydział krajowy zaradzi temu w sposób jaki za odpowiedni uzna na koszt i stratę powiatu. Jeżeliby Rada gminna lub komitet drogowy gminy zaniedbywał w czemkolwiek swoje obowiązki i nie utrzymywał dróg gminnych w dobrym stanie i odpowiednio do przepisów, natenczas Wydział powiatowy zaradzi temu w sposób jaki za odpowiedni uzna na koszt gminy i obszaru dworskiego.

§. 22.

Władza polityczna ma prawo i obowiązek czuwania, aby dróg publicznych każdy bez przeszkody mógł używać, tudzież aby przez zaniedbanie drogi bezpieczeństwo osób i własności nie było zagrożone.

W razie takiego zaniedbania władza ta ma żądać od sprawującego bezpośrednio administracyę, aby zostało temu zaradzono.

W razie bezskuteczności tych kroków lub niebezpieczeństwa zarządzi stosowne na koszt obobowiązanych i właściwy zarząd o tem zawiadomią.

Ustawa niniejsza nie narusza przyznanego w ustawie gminnej i w ustawie reprezentacyi powiatowej władzom rządowym prawa nadzoru nad reprezentacyą gminną i powiatową i prawa systowania uchwał tych reprezentacyj.

VII. Odwołanie się do wyższej władzy i przedstawienia.

§. 23.

Wszystkie odwołania się do wyższej władzy autonomicznej i przedstawienia, winne być wniesione w przeciągu dni 14tu do tej władzy, która orzeczenia wydała, lub jest organem wykonawczym reprezentacyi uchwalającej.

Przedstawienia, rekursa, przeciw repartycyom nie wstrzymują egzekucyi.

Jeżeli zaś przedstawienie lub rekurs odniesie

skutek, należy się stronie zwrot uiszczonej sumy bieżącego lub następnego roku w gotowiźnie.

Od orzeczeń władzy politycznej wydanych na mocy §. 22. niniejszej ustawy, można odwołać się do c. k. Namiestnictwa, które rozstrzyga sprawę w porozumieniu z Wydziałem krajowym.

Od orzeczeń i rozporządzeń Wydziału krajowego nie ma odwołania.

Postanowienia dodatkowe.

§. 24.

Wszystkie drogi krajowe i gminne mają być drzewami wysadzane.

Osobna instrukcya Wydziału krajowego oznaczy szerokość nowych dróg powiatowych i gminnych budować się mających, oraz mostów, poręczy, znaków i t. p. tudzież instrukcye co do budowy i utrzymania dróg powiatowych i gminnych.

VIII. Egzekucya.

§. 25.

Nieuiszczone w oznaczonym czasie repartycye od dodatków do podatków, na fundusz dróg powiatowych i gminnych, koszta poniesione w skutek przedsięwzięcia środków zaradczych na koszt i stratę gminy i obszaru dworskiego kary dyscyplinarne, wynagrodzenia za szkódy zrządzone na drogach, kary policyjne za przekroczenia przepisów drogowych, datki z powodu niezwykłego zużycia drogi, datki kolei żelaznej, datki z tytułu specyalnego, tudzież koszta egzekucyj, będą ściągane w drodze egzekucyi politycznej.

Do prowadzenia egzekucyi powołanym jest c. k. starosta powiatowy na żądanie komitetów lub wydziału powiatowego.

IX. Postanowienia końcowe.

§. 26.

Ustawa ta obowiązywać będzie od dnia 1go stycznia następującego roku, z którym to dniem ustawa z dnia 18. sierpnia 1866 traci moc obowiązującą.

§. 27.

Wykonanie niniejszej ustawy polecam memu Ministrowi spraw wewnętrznych.